zł 1,50

FLOTA NARODOWA

N 12

GRUDZIEŃ

1 9 2 9



P. MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU INŻ. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI, TWÓRCA POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ I REALIZATOR PROGRAMU MORSKIEGO RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

CENA ZŁ. 1,50

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

ROK II. WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1929 R. Nr. 12.

PRZYPOMINAMY O ODNOWIENIU PRENUMERATY NA ROK 1930. PRZEDPŁATA ROCZNA NA 1930 R. WYNOSI 24 ZŁ., WPŁACAĆ NALEŻY NA KONTO Nr. 18981 P. K. O.

DOK PŁYWAJĄCY W GDYNI



Panorama portu gdyńskiego, na lewo dok pływający o nośności 3000 ton odremontowany w stoczni gdańskiej i znajdujący się teraz w Gdyni

Z OKAZJI BOŻEGO NARODZENIA WSZYSTKIM NASZYM CZYTELNIKOM I SYMPATYKOM PRZESYŁAMY ŻYCZENIA ŚWIĄTECZNE

REDAKCJA

LINJA KOLEJOWA KATOWICE—GDYNIA



P. Minister Komunikacji Adolf Kühn

Przypisek redakcji: Sprawę rychłego ukończenia linji kolejowoj Gdynia-Katowice, która może wzmóc wdwójnasób wywóz węgla drogami morskiemi, uważamy, ze względu na państwowy bilans handlowy, na sfery pracujące i interesy kopalń, za inwestycję może dziś najważniejszą w Polsce.

Polskie sfery gospodarcze, opinja publiczna w ubiegłym miesiącu zaniepokoiły się niezmiernie sprawą budowy linji kolejowej Katowice — Gdynia (patrz Nr. 9 „Floty Narodowej"), na budowę której to linji w budżecie roku bieżącego i na rok przyszły zostały wstawione mniejsze sumy, niż to przewidywał uprzednio zakreślony plan budowy portu Gdynia i tej linji kolejowej, niezbędnej ze względu na dalszy rozkwit tego portu i wzmożenie wywozu.

Ze sfer miarodajnych Min. Komunikacji otrzymaliśmy szereg informacyj odnośnie kredytów, przeznaczonych na budowę wspomnianej magistrali i odnośnie obecnego stanu tej budowy.

KREDYTY.

Ministerstwo Komunikacji jest naogół ministerstwem samowystarczalnem, to znaczy, że dochody, osiągnięte z przewozu osób i towarów, pokrywają rozchody administracyjne tego Ministerstwa i pozwalają na czynienie stopniowych niezbyt wielkich inwestycyj. Szczupłość kredytów, któremi rozporządza M. K. nie pozwoliła na wstawienie pożądanych kredytów w budżecie Ministerstwa Komunikacji na rok przyszły na budowę magistrali Górny Śląsk — Gdynia.

Mimo bardzo niskich stawek przewozowych węgla i mimo tego, że polskie przedsiębiorstwa węglowe w znacznym stopniu są własnością obywateli niepolskich a więc mogących lokować zagranicą zyski z kopalń węgla, Ministerstwo Komunikacji uznaje potrzebę przyśpieszenia budowy tej linji kolejowej, przyczyniającej się do wzmożenia niemal wdwójnasób wywozu węgla drogami morskiemi, a temsamem i do dobrobytu Polski.

P. Minister Kühn w b. m. odbył specjalną konferencję z p. podsekretarzem stanu Witoldem Czapskim, kierownikiem departamentu budowy i utrzymania inż. Bączalskim i z kierownikiem budowy magistrali węglowej Bydgoszcz — Gdynia inż. Nowkuńskim w sprawie przeniesienia pewnych kredytów z działu zasobów do kredytów na budowę omówionej magistrali, co oczywiście musi uzyskać zatwierdzenie Min. Skarbu.

OBECNY STAN BUDOWY

Obecny stan robót na linji Bydgoszcz — Gdynia przedstawia się w ten sposób, że torowisko i mosty są już prawie zupełnie ukończone z wyjątkiem podejścia do Gdyni na przestrzeni ostatnich 3 km. oraz przebudowywanego już istniejącego odcinka Gołubie — Somonino o długości 13 km. Tor kolejowy również został już ułożony na całej długości zbudowanej kolei z wyjątkiem końcowego odcinka od mostu na Słupicy do Gdyni o długości 27 km. i części odcinka od st. Lipowa do st. Bąk o długości 15 km. Obecnie układane są tory na tych odcinkach. *W roku przyszłym zamierzone jest wykonanie, oprócz całkowitego ukończenia podtorza i nawierzchni, najniezbędniejszych robót, umożliwiających częściowe uruchomienie linji wyłącznie dla ruchu tranzytowego pociągów węglowych z Górnego*

CZASOPISMO „FLOTA NARODOWA" NIE JEST ORGANEM KOMITETU FLOTY NARODOWEJ. WSZELKIE NALEŻNOŚCI DLA CZASOPISMA „FLOTA NARODOWA" NALEŻY PRZESYŁAĆ NA KONTO P. K. O. 18981.

Śląska do Gdyni, a więc urządzeń wodociągowych, urządzeń zabezpieczających, niektórych dworców, domów mieszkalnych i innych budynków.

Bardziej ważne momenty obecnego stanu budowy to most na Słupicy, wykop pod Kackiem Wielkim i budowa stacji rozrządowej w Gdyni.

a) DUŻY NOWY MOST NA RZECE SŁUPICY

Na linji Bydgoszcz — Gdynia wznoszony jest nad rzeką Słupicą pod Żukowem most o trzech dźwigarach rozpiętości 30 m. każdy, opartych na kamiennych przyczółkach i filarach. Wysokość mostu w najgłębszem miejscu wynosi około 20 m. Ogólna zaś kubatura przyczółków i filarów wynosi około 10.500 mtr. kub. Budowa kamiennych części tego mostu, oraz montaż jednego dźwigara są już ukończone. Pozostałe dwa dźwigary zostaną zmontowane przed 1 stycznia 1930 r.

b) WYKOP KOLEJOWY PRZY STACJI KACK WIELKI

Pan Minister Komunkacji, w czasie ostatniej inspekcji budowlanej linji Gydgoszcz — Gdynia zwrócił szczególną uwagę na północny odcinek linji, przyległy do Gdyni, gdzie teren ma charakter górzysty, wskutek czego budowa linji ze względu na miejscowe trudne warunki wymagała wykonania szeregu znacznych i trudnych pod względem technicznym robót. Między innemi wykopano tam wielki kilkometrowej długości przekop pod dwa tory koło st. Kack Wielki w odległości 9 km. od Gdyni, o głębokości dochodzącej do 20 mtr., którego ogólna kubatura dosięgła około pół miljona metr. kub. Znaczna część ziemi z tego wykopu była zużyta na usypanie w pobliżu tejże stacji dwóch nasypów pod dwa tory o wysokości 14 i 10 m. na torfowiskach, których głębokość dosięga 16 i 18 m. Pod ciężarem nasypów oraz usypanych bocznych ziemnych ław, warstwa torfu została częściowo usunięta z pod nasypu na bok, częściowo zaś sprasowana, wskutek czego udało się osiągnąć zupełną statyczność tych nasypów.

c) BUDOWA STACJI ROZRZĘDOWEJ W GDYNI

W dniach 20 i 21 listopada b. r. Pan Minister Komunikacji dokonał inspekcji robót budowy stacji rozrzędowej w Gdyni. Roboty budowlane rozwijane są stopniowo od roku 1925 w miarę postępu robót portowych oraz stosownie do wzrastających z roku na rok potrzeb handlowo-eksportowych, w szczególności zaś wywozu węgla śląskiego, (który obecnie w samej tylko Gdyni dosięga już poważnej cyfry od 250.000 do 280.000 tonn miesięcznie).

Dotychczas ułożono na stacji rozrzędowej w Gdyni około 35 km. torów stacyjnych z czego 18 km. w roku bieżącym, nie licząc całego szeregu bocznic prywatnych do poszczególnych zakładów oraz torów nad-



Budowa chłodni przy Basenie Marszałka Piłsudskiego w Gdyni. Fot. Photo-plat.

brzeżnych, przeznaczonych do przeładunku towarów z wagonów na statki. Oprócz tego wykonywana jest obecnie budowa wielkiej parowozowni na 16 stanowisk z warsztatem podręcznym, budowa wodociągów i stacji wodnej oraz innych urządzeń trakcyjnych, wreszcie budowa 4-piętrowego domu mieszkalnego na 38 mieszkań oraz kilka mniejszych domów mieszkalnych dla pracowników kolejowych i t. p.

W przyszłym roku projektowany jest dalszy rozwój urządzeń na stacji rozrzędowej kosztem około 4 miljonów złotych. Prócz tego rozważane jest powiększenie obecnego dworca osobowego, który wobec nieoczekiwanego wzrostu ruchu w ostatnich latach okazał się już zaciasnym, zwłaszcza w sezonie letnim, gdy obok stałego ruchu robotników, zjawia się ruch sezonowy letników.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

OGRANICZENIE ZBROJEŃ MORSKICH

Szczytne są hasła pacyfizmu, głoszące solidarność całej ludzkości w jej walce o wspólne jej interesy w uniwersum.

Wszyscy wielcy myśliciele ostatniego tysiąclecia w zasadzie byli pacyfistami.

Ludzkość jest tak mała wobec bezmiarów kosmosu, tak słaba wobec wszechpotęgi śmierci, że miast niszczyć ludzi osłabiać siebie samą, winna wszystką swą broń skierować przeciw temu, co ogranicza, niszczy jej niepodległe trwanie we wszechświecie.

Aliści na wodach mórz i oceanów obok haseł pacyfizmu są i inne jeszcze rzeczywistości: okręty i na nich towary, stanowiące o zanikaniu lub wzroście dobrobytu i mocarstwowości państw.

Przypatrzmy się rozrostowi tonażu okrętowego w okresie ostatnich 15-u lat na kuli ziemskiej.

TONAŻ MORSKICH PAROWCÓW I MOTOROWCÓW STALOWYCH I ŻELAZNYCH RÓŻNYCH KRAJÓW W TYSIĄCACH BRUTTO REJ. TON:

Kraj	*1914*	*1919*	*1921*	*1922*	*1923*	*1924*	*1925*	*1926*	*1927*
Anglją z Irlandją	18.877	16.345	19.288	19.053	19.077	18.917	19.274	19.264	19.179
Ang. Kolonje	1.407	1.863	1.915	2.201	2.219	2.213	2.230	?	2.699
St. Zjednoczone¹)	1.837	9.773	12.314	12.506	12.416	11.823	11.605	11.392	11.171
Belgja	341	?	?	?	600	555	538	?	*)
Danja	768	631	?	914	920	974	1.008	?	1.032
Francja	1.918	1.962	3.045	3.303	3.265	3.193	3.262	3.324	3.362
Niemcy	5.098	3.247	654	1.783	2.490	2.856	2.993	3.062	3.320
Grecja	820	291	?	653	743	751	890	?	1.026
Holandja	1.471	1.077	2.207	2.613	2.606	2.533	2.585	2.553	2.645
Włochy	1.428	1.238	2.378	2.600	2.788	2.676	2.894	3.150	3.396
Japonja	1.642	2.325	3.063	3.325	3.402	3.655	3.741	3.968	4.033
Norwegja	1.923	1.597	2.285	2.237	2.299	2.326	2.555	2.807	2.803
Hiszpanja	883	709	?	1.187	1.169	1.163	1.120	?	1.136
Szwecja	992	917	?	996	1.092	1.146	1.215	?	1.329
Łotwa	—	—	18	34	39	*)	43	?	*)
Pozostałe	3.190²)	?	?	?	2.808	2.749	2.832	?	3.701
Razem	42.514	47.897	54.158	56.802	57.933	57.530	58.785	59.100	60.832

¹) Bez floty Wielkich Jezior, która w 1914 r. wyniosła 2.260.000 Br. R. T., w 1927 — 2.435.000 Br. R. T.

²) W tem Austro-Węgry 1.052.000 b. r. ton.

*) Dane dla Belgji i Łotwy mieszczą się w rubryce „Pozostałe". Dane za r. 1928 podane są w Nr. 3/4 „Floty Nar.".

Te tonaże okrętowe pod osłoną autorytetu marynarek wojennych przewożą towary, stanowiące o dodatnich lub ujemnych bilansach handlowych i płatniczych państw.

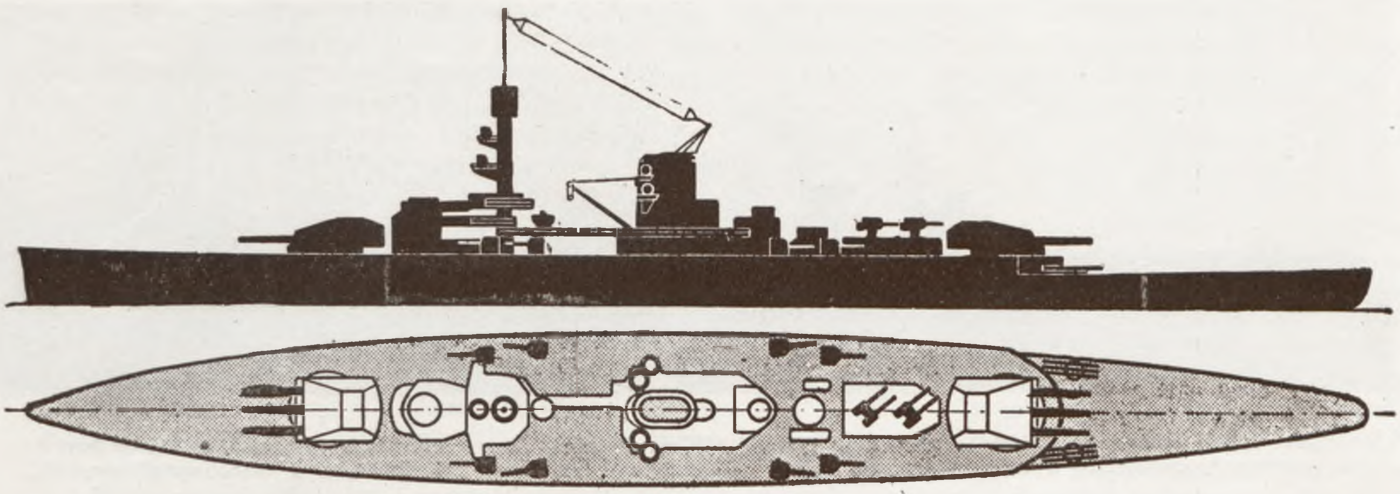
Państwa, posiadające ujemne bilanse, biednieją, upadają.

Państwa o dodatnich bilansach bogacą się, stają się mocarstwami.

Publikacje Ligi Narodów, wykazujące owe bilanse handlowe państw, potwierdzają, co jest przyczyną zbiednienia i spadania państw o chlubnej przeszłości historycznej i ku czemu dążą mało znane w dziejach i dawniej niepozorne kraje (Kanada, niektóre państwa Południowej Ameryki, Australja). Tajemnicą bogactwa St. Zjedn. jest ich wielki wywóz, dodatni bilans handlowy przed wojną, niebywale dodatni podczas wojny europejskiej i w chwili obecnej.

Podsycana przez suwerenne państwa walka towarów o osiągnięcie najwyższej ceny na rynkach zamorskich tworzy wojny morskie.

Państwa suwerenne na zewnątrz ze względów pacyfistycznych, na wewnątrz ze względów oszczędnościowych lub wprowadzenia w błąd wroga, tworzą ograniczenia zbrojeń morskich.



Nowobudowany według planu admirała Scheer'a niemiecki krążownik, poruszany motorami Diesla, o jednym kominie może służyc jako przykład obchodzenia paragrafów, ograniczających zbrojenie, przez technikę, popierana kredytami państwowemi.

TYPY UMÓW ROZBROJENIOWYCH

Nader drobiazgowo wypracowywane projekty umów rozbrojeniowych i dyskusje, jakie odbyły się między państwami zainteresowanemi po wojnie, reprezentowały liczne metody:

1. Ograniczenie co do szybkości okrętów: dla każdego kraju, dla każdego typu statków.
2. Ograniczenia techniczne (co do rozmiaru armat, pancerza, gazów i t. p.).
3. Skasowanie pewnych kategoryj okrętów (np. łodzi podwodnych).
4. Rozbrojenie narzucone przez zwycięzcę zwyciężonemu i t. p.

Czy dotychczasowe metody rozbrojeniowe zdolne są ograniczyć zbrojenia morskie?

Niewątpliwie rozbrojenie na morzu jest łatwiejszem do przeprowadzenia, niż na lądzie. Budowanie pancernika lub łodzi podwodnej nie da się tak łatwo ukryć, jak zbrojenia lądowe.

Przykładem w tym wypadku są Niemcy, którzy na mocy traktatu wersalskiego mieli prawo stopniowo i równomiernie zwiększać swe siły zbrojne lądowe i morskie. Mimo bacznego oka komisyj kontrolujących, Niemcy zdołali bez porównania daleko bardziej się uzbroić na lądzie, niż na morzu.

Mimo to ograniczenie zbrojeń morskich jest w istocie niezmiernie trudne ze względu na nieprzewidziane możliwości techniczne.

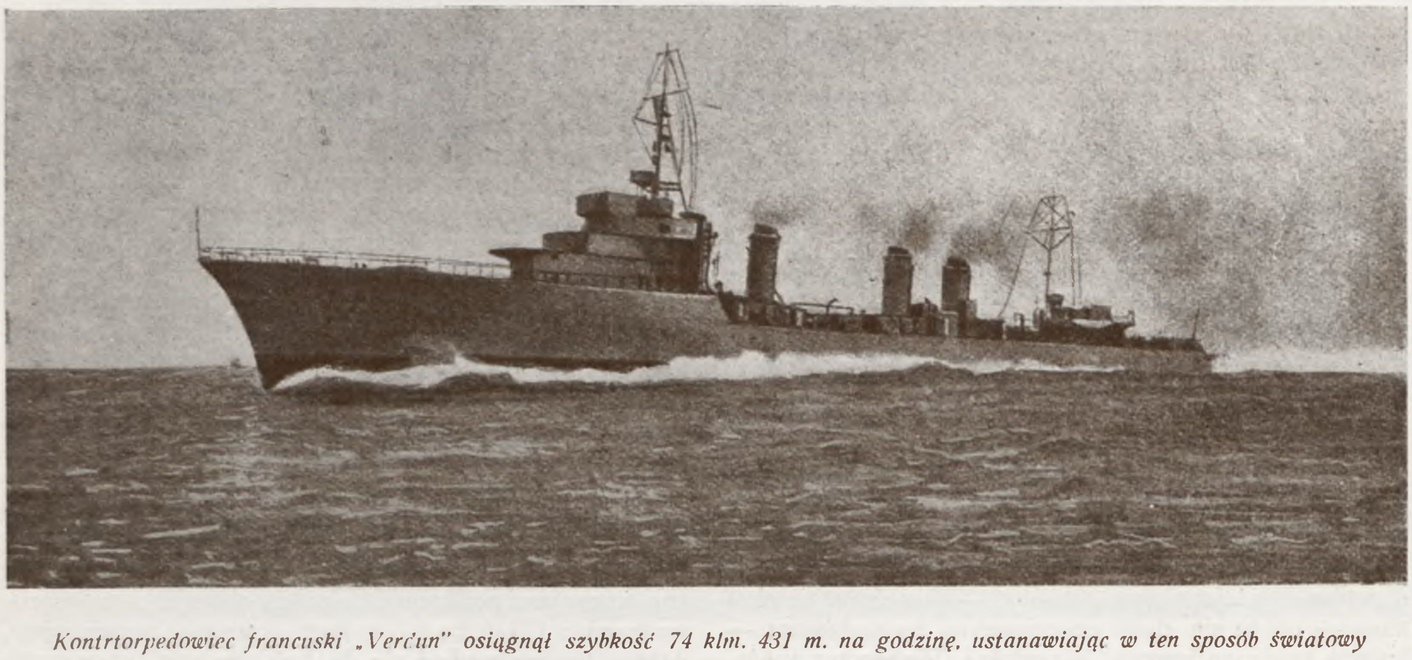
Przykłady:

Ograniczenie wielkości wylotów armatnich przyczyniło się do skonstruowania bardziej celnych, silnych i dalekonośnych kul.

Artylerja pancernika składa się z artylerji lekkiej (13 do 15 cent. kalibru) i z artylerji ciężkiej 20 cent. i wyżej.

Przed wojną te dwa rodzaje armat nie mogły działać przeciw jednemu celowi, skutkiem różnicy siły. Teraz lekka artylerja bije na 20.000 metrów, t. j. dalej, niż oko sięga na morzu.

Trzy główne właściwości statku wojennego: szybkość, obronność i siła ofenzywna. Zawsze ograniczenie jednej z tych właściwości da się wyzyskać na korzyść innej.



Kontrtorpedowiec francuski „Verćun" osiągnął szybkość 74 klm. 431 m. na godzinę, ustanawiając w ten sposób światowy rekord szybkości. Siła maszyn równa się 84.000 H. P.



Nowy włoski krażownik „Trieste" (10.000 ton): długość 195,7 m., szerokość 20 m., zagłębienie 5,75 m., siła 250,000 koni parowych, szybkość 35 węzłów. Uzbrojenie 8 dział o średnicy 203 mm., 16 o śred. 100 mm., 4 mitraljezy 40 mm.

Przy poparciu specjalnemi kredytami ulepszenia i inowacje można uzyskiwać w urządzeniu technicznem nieustannie.

Niemieckie stocznie wojenne używają obecnie lekkich motorów Diesel'a i do spajania pancerza statku nie gwoździ, lecz metalu, dzięki temu na statku 10.000-tonnowym wynikła oszczędność na wadze 800 ton, co mogą zamienić na korzyść szybkości statku, dając silniejsze, cięższe maszyny lub na korzyść uzbrojenia.

Pancerniki 10.000-tonowe, mające pancerz 10 cnt. gruby, nie są odporne na działanie ciężkiej artylerji, pogrubienie ich pancerza do 15, 17 cnt. podniesie ich wagę o 200 ton i daje odpór działom 20 cnt.

Niemiecki nowozbudowany pancernik „Scheer" 10.000-ton. jest wyższy od statków podobnego tonażu i dzięki swym urządzeniom technicznym może śmiało przeciwstawić się pancernikowi o 23.000 ton typu francuskiego.

Budowa tego pancernika jednak jest bardzo kosztowna i niewątpliwie Niemcy inaczej użyłyby pieniędzy tych, gdyby nie miały rąk umowami skrępowanych.

Rozbrojenie morskie nie może być dokonane ani przez ograniczenie szybkości ruchu, ani przez usunięcie pewnych typów, ani przez ograniczenie ogólnego tonażu, ponieważ technika te różne miary zamienia na inne ulepszenia i na zdolności transformacyjne, dające się ujawnić dopiero podczas wojny.

Ograniczenie zbrojeń morskich może być dokonane tylko przez ograniczenie wydatków na te zbrojenia.

Ale na ograniczenie wydatków i na ich kontrolę „prestige państwa", ów bożek ostatnich wieków w żadnem państwie się nie zgodzi.

Szczytne są hasła pacyfizmu i tak dostojne, że kiedyś muszą zwyciężyć, ale o tem, żeby państwa zgodziły się na kontrolę swych wydatków na zbrojenia na razie mowy niema. Żądza mordów wojennych jeszcze w Europie nie wygasła i pacyfizm w ustach wielu mężów stanu jest dziś tylko środkiem do rozbrojenia i uśpienia czujności przeciwnika.

NAVAL ARCHITEKT:

W SPRAWIE STOCZNI OKRĘTOWEJ W GDYNI

Sprawie własnego przemysłu okrętowego w porcie gdyńskim już niejednokrotnie poświęcaliśmy uwagę, wskazując na trudności, jakie ruch portowy napotykać będzie, jeśli na miejscu nie stworzymy nowoczesnych warsztatów reparacyjnych. Obecnie możemy stwierdzić, że początek w tym kierunku już został zrobiony, a sprawa powstania wielkiej stoczni okrętowej jest tylko kwestją czasu, albowiem odpowiednie prace przygotowawcze postępują już naprzód.

Przez szereg lat wegetujące z powodu braku fachowości kierownictwa warsztaty,—najprzód inż. Stodolskiego, — później towarzystwa „Nauta", — na molo węglowem, obok portu rybackiego, zostały przejęte przez związek przedsiębiorców polskich wraz ze „Stocznią Gdańską", która je jaknajusilniej popiera, nietylko pieniężnie ale także techniczne i organizacyjnie. Po krótkim okresie organizacyjnym naczelne kierownictwo tego przedsiębiorstwa, znane jako „Stocznia Gdyńska", zostało powierzone inżynierowi budowy okrętów Błażejewskiemu, który — jesteśmy przekonani — okaże się dość energicznym, by zadaniom — bardzo trudnym zresztą — podołać. Wybór ten możemy uważać za szczęśliwy, ponieważ nowy kierownik jest fachowcem w budownictwie okrętowem ma za sobą dłuższą praktykę na różnych kierowniczych stanowiskach w stoczniach wojskowych i handlowych i cieszy się zaufaniem i popularnością wśród ogółu polskich inżynierów okrętowych.

Obecnie „Stocznia Gdyńska", poza szeregiem prac mniejszych na różnych okrętach handlowych, prowadzi przebudowę torpedowca Marynarki Wojennej, O. R. P. „Mazur", który ma być przystosowanym do celów szkolnych kursu artyleryjskiego. Powierzenie przebudowy naszego torpedowca firmie gdyńskiej, z pominięciem innych stoczni, dowodzi, iż kierownictwo tych warsztatów cieszy się całkowitem zaufaniem w Dowództwie Floty i Nacz. Kierownictwie Marynarki Wojennej.

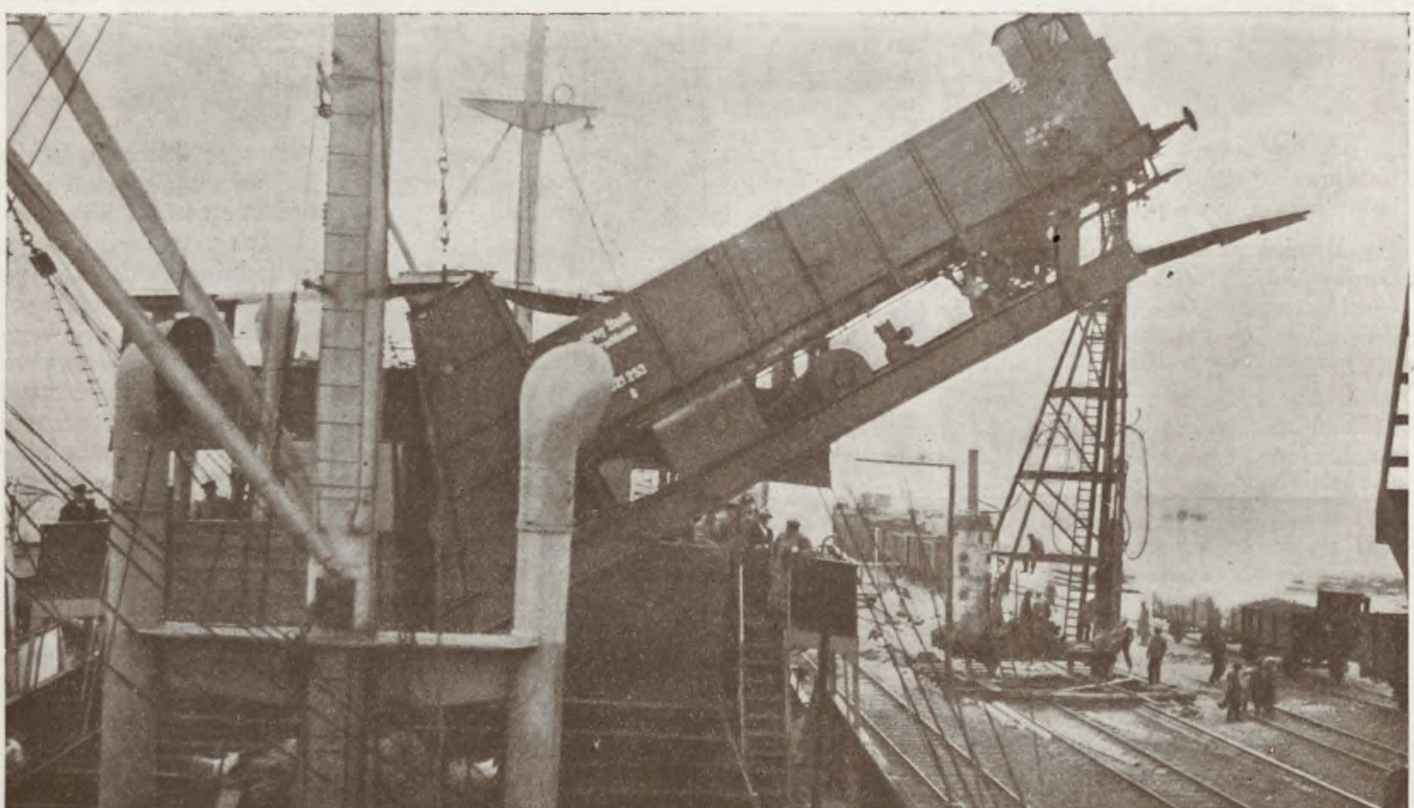
Warsztaty „Stoczni Gdyńskiej" nie rozporządzały dotychczas specjalnemi urządzeniami technicznemi do napraw okrętowych, skutkiem czego prace nie mogły postępować dość szybko i sprawnie; to też należy z całem uznaniem podkreślić fakt, że obecnie został sprowadzony z Gdańska pływający warsztat reparacyjny, dający podprowadzić się do każdego remontowanego

okrętu, oraz 60-tonowy żóraw pływający, który również w porcie niejedną będzie mógł oddać usługę oraz dok pływający o podnośnoci 3000 ton. Obecne warsztaty na molo węglowem jest to tylko rzecz o mniejszym zakresie; z biegiem czasu mogą one z całem powodzeniem pracować jako warsztaty naprawowe i stocznia dla nowych statków mniejszych, jak holowniki, statki rybackie i kutry, natomiast właściwa stocznia okrętowa powstanie nad kanałem przemysłowym w IV-tym basenie wewnętrznym. Tutaj prace przygotowawcze zakrojone są na większą skalę. Obecnie kierownictwo budowy portu prowadzi kopanie kanału przemysłowego, który musi być ukończony przed rozpoczęciem normalnej pracy samej stoczni. Niezależnie od tego prace organizacyjne wielkiej ogólnej stoczni okrętowej postępują naprzód.

Mamy przed sobą plany przyszłej stoczni okrętowej w Gdyni, które przewidują tę budowę, kosztem około 25 miljonów złotych, na terenie o powierzchni niespełna 300.000 m² i długości nadbrzeży prawie 1000 m, zrealizować stopniowo do roku 1939 z powodu niemożności odrazu znalezienia tak wysokiego kapitału. Plany te zostały wykonane dla przedsiębiorstwa, będącego w trakcie organizowania się, a które składa się z jednej stoczni okrętowej i koncernu hut żelaznych, przyczem udział polskiego kapitału ma wynosić nie mniej, niż 60%.

Projekt wspomniany, zakrojony jest na wielką skalę, zasługuje przeto na szczegółowe rozpatrzenie, ponieważ od planowości rozmieszczenia warsztatów i helingów zależną będzie w dużej mierze tania produkcja. Plan rozbudowy stoczni przewiduje stopniowe inwestycje aż do roku 1939, w którym to czasie ma być ona zaopatrzona we wszystkie nowoczesne urządzenia techniczne, tak dla budowy kadłubów jak maszyn okrętowych, aż do wielkości statków 180 m długich. O ile wielkość statków nowych, jak na nasze przyszłe stosunki, może być wystarczająca, musimy dążyć co do instalowania doków pływających nośności powyżej 5000 ton, ponieważ takie nie mogłyby dokować okrętów transoceanicznych linji pasażersko-towarowych, które przecież już obecnie zostały zapoczątkowane, (statkami „Światowid“ i „Krakus“), czyli że te musielibyśmy nadal odstępować Gdańskowi, który posiada dok na 8.000 ton. Naszem zdaniem, jeśli to ma być naprawdę nowoczesna stocznia okrętowa i warsztat reparacyjny, dla potrzeb polskiej marynarki handlowej i wojennej i portu gdyńskiego, koniecznym jest dok pływający o podnośności 8.000 a nawet 10.000 ton. Oprócz żórawi pływających przewidziane jest ustawienie dwóch stałych żórawi młotowych, na nadbrzeżu dla wyposażenia nowych okrętów, jeden o podnośności 150, drugi 30 ton. Nowsze dążenia w tej dziedzinie idą przecież ku uniezależnieniu się od stałego miejsca, przez budowę żórawi pływających o wielkiej sile podnośnej. Dlatego racjonalnem jest wyposażenie stoczni w większą ilość żórawi pływających, temwięcej, że budowa pontonów będzie niewiele droższą od kosztownych i trudnych fundamentów dla

Z URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORTACH POLSKICH

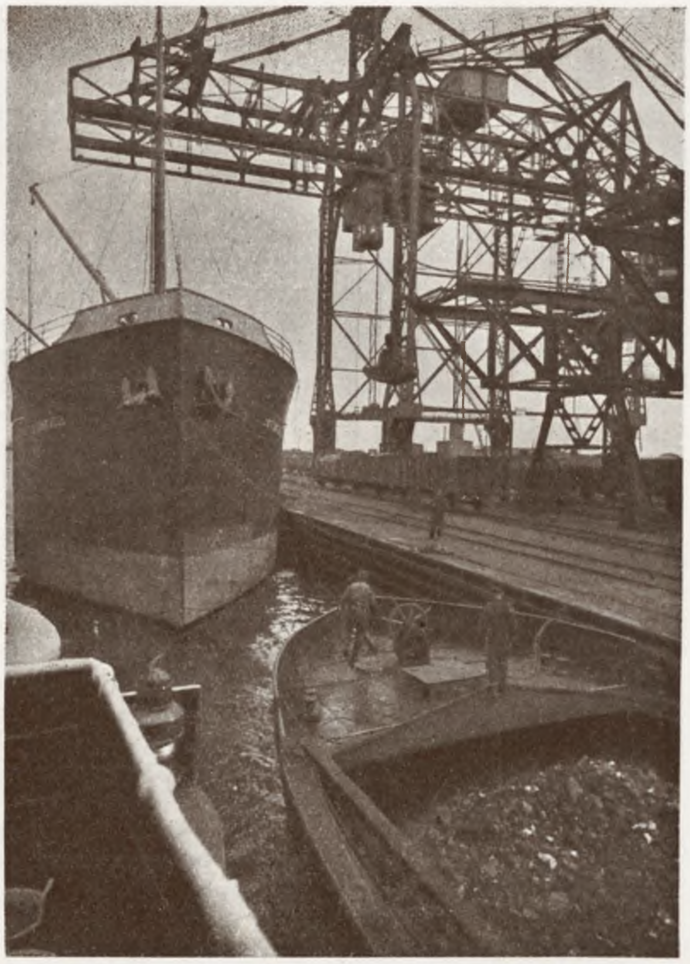


Urządzenia przeładunkowe do przesypywania całemi wagonami węgla T-wa Robur.

żórawi stałych. Za budową żórawi pływających o podnośności 100 do 200 ton przemawia bezwzględnie konieczność wielu prac w porcie handlowym i wojennym. Sprawa rozmieszczenia poszczególnych warsztatów i helingów, została w projekcie dość słusznie rozwiązana; może niektóre punkty jeszcze niezupełnie jasne, przy bliższem opracowywaniu samej budowy dadzą się usunąć. W roku 1933 ma być gotowy pierwszy duży heling tak, że od tego momentu będzie w stanie budować już nowe okręty.

A teraz sprawa samego przedsiębiorstwa, mającego otrzymać koncesję na budowę stoczni okrętowej w Gdyni. Jest zupełnie jasnem, że współpraca stoczni już istniejącej z zainteresowanemi hutami żelaznemi jest bardzo pożądana, ze względu na doświadczenie techniczne i organizacyjne, lecz równocześnie nie możemy zapominać, że współpraca ta musi być dla nas korzystna, t. j. tak przy budowie samej stoczni, jak też w jej eksploatacji musimy zatrudniać tylko swoich robotników i polskie siły techniczne i administracyjne. Kapitał może być częściowo międzynarodowy, ale kierunek dążności musi pozostać polski. Możemy zatem przyjąć z powodzeniem tę lub inną formę organizacji ze strony częściowo obcego kapitału, ale urządzić musimy się sami.

Podobnie jak w wypadku „Stoczni Gdyńskiej" podkreśliliśmy, że oddanie jej kierownictwa w ręce polskiego fachowca wzmogło zaufanie do niej wśród naszego ogółu, taksamo — możemy zapewnić — wszelkie próby ingerencji w nowobudującej się stoczni, ze strony techników obcych, napotykają na zdecydowany opór ze strony polskich inżynierów okrętowych i społeczeństwa.



Wywrotnica wagonów węglowych T-wa Robur w Gdyni.

IZBA P.-H. W POZNANIU:

POLSKI PRZEMYSŁ CUKROWNICZY

MAGAZYNY CUKROWNICZE W GDYNI

Zakończony z dniem 30 września b. r. okres kampanijny 1928/29 dał pod względem produkcji i zbytu cukru następujące rezultaty:

Produkcja wynosiła łącznie z remanentami z kampanji 1927/28 w cukrowniach Polski (71) ogółem 684.763 tonn w przeliczeniu na cukier biały, z czego cukrownie zachodnio-polskie (24) wyprodukowały 372.385 tonn. Na rynku krajowym sprzedano w czasie od 1.10.28 r. do 30.9.29 r. ogółem 369.488 tonn wobec 447.000 tonn w kampanji 1927/28, t. zn., że konsumcja krajowa wzrosła o 6,48%. Na eksport zaś wysłano 284.458 tonn wobec 147.966 tonn eksportu w poprzedniej kampanji. Kampanja 1928/29 przedstawia się zatem pod względem wysokości produkcji oraz wysyłek cukru na rynek krajowy i eksport jako rekordowa. Inaczej wypadł wynik jej pod względem finansowym, ponieważ ceny na rynku światowym obniżyły się do tak niskiego poziomu, jaki nie był notowany nawet w najgorszych okresach krytycznych ubiegłych lat.

Wobec takiej sytuacji cukrownictwo polskie było zmuszone szukać częściowego wyrównania strat eksportowych przez pewną podwyżkę krajowej ceny cukru. Podwyżka ta, nastąpiła z początkiem lipca roku bieżącego; ten sam krok uczyniono już wcześniej w innych państwach, w których przemysł cukrowniczy znalazł się w analogicznej sytuacji. Równocześnie w dniu 15 października b. r. zawarto układ, normujący stosunki w cukrownictwie aż do r. 1935 przez stabilizację krajowych kontyngentów cukru dla poszczególnych cukrowni. Równocześnie przeprowadzone zostało wyrównanie istniejących różnic w warunkach produkcji i w tym celu zgodziły się cukrownie zachodnio-polskie odstąpić 160.000 q. na rzecz mniejszych cukrowni, położonych w innych dzielnicach ze swego kontyngentu krajowego, wynoszącego okrągło 2.000.000 q. Wyrównanie to przeprowadzono dla umożliwienia mniejszym warsztatom utrzymania obszaru swych plantacyj buraczanych w dotychczasowej wysokości. Układ ten posiada pierwszorzędne znaczenie dla cukrownictwa polskiego, ponieważ przez stabilizację stosunków na przeciąg szeregu lat niezawodnie przyczyni się do konsolidacji cukrownictwa, jak też ułatwi dalsze przetrwanie ogólnoświatowego kryzysu cukrowniczego.

Obecnie cukrownie rozpoczęły przerób buraków, przyczem buraki wykazują średnio dość znacznie wyższą zawartość cukru, niż w roku ubiegłym; natomiast plony będą przypuszczalnie niższe od zeszłorocznych. Produkcja szacowana jest dla całej Polski na ok. 718.000 tonn cukru w przeliczeniu na cukier biały, *z których przypuszczalnie 330.000 tonn wypadnie eksportować.* Znaczna część tego eksportu *będzie skierowana do Gdyni.* Ostatnio przystąpił przemysł cukrowniczy do zrealizowania projektu wybudowania *w Gdyni własnych magazynów*, mogących pomieścić bardzo znaczne ilości cukru.

NAJWIĘKSZY PORT NOWOŻYTNEGO ŚWIATA



Nowoczesny Babilon, bankier świata New-York prowadzi najbardziej ożywiony handel morski. Rozwinięte nabrzeża, wyspy ze stojącemi przy nich statkami świadczą o tem najwymowniej. Ulice nieeuropejskie proste, długie, nazwane cyframi kolejnemi.

POLSKA EKSPANSJA MORSKA

HANDEL POLSKO-FRANCUSKI ZA OKRES PIERWSZYCH OŚMIU MIESIĘCY 1929 ROKU

W roku bieżącym eksport polski do Francji wzrósł. Według danych, opublikowanych przez Statistique Mensuelle du Commerce Extérieur de la France, wywóz do Francji w ciągu pierwszych 8 miesięcy zwiększył się z 113 miljonów fr. w roku zeszłym (styczeń — sierpień) do 171 miljonów franków, to znaczy wzrósł o 51%. Wzrost ten obejmuje następujące towary: węgiel (o 17,7 milj. fr.), drzewo (o 12 milj. fr.), cukier (o 9,8 milj. fr.), rośliny strączkowe (o 8,8 milj. fr.) oraz jaja, masło, mięso, zboże, nasiona, len, cement, skóry surowe, oleje skalne, maszyny itd. Spadek eksportu naszego do Francji zaznaczył się głównie w eksporcie ziemniaków (o 1,2 milj. fr.) oraz olejów skalnych (o 250 tys. fr.).

Według danych powyższego źródła import francuskich produktów na rynek polski pozostał mniej więcej na tym samym pozomie. W tym samym okresie 8-miu miesięcy ubiegłego roku wynosił 305,8 milj. fr., w roku bieżącym wynosił 308,7 milj. fr. Import francuski do Polski zwiększył się w zakresie stali i żelaza. W nieznacznym stopniu zwiększył się również import wełny, skór wyprawnych, futer, maszyn, broni i amunicji. Zmniejszył się do Polski import ryb, oliwy, win, wódek, likierów, produktów chemicznych, perfumerji, lekarstw, przędzy lnianej, materjałów jedwabnych, filmów, sprzętu samolotowego i wyrobów kauczukowych.

Eksport polski dzięki lepszej organizacji zwiększył się znacznie. Węgiel polski doniedawna prawie nieznany na rynku francuskim, konkuruje obecnie pomyślnie z węglem angielskim, belgijskim, niemieckim, a nawet z francuskim. W raporcie Comité Houillère de France za rok 1928, przedstawiciele francuskiego górnictwa węglowego skarżą się, że na rynku francuskim ukazał się nowy konkurent, który dzięki sprawnej organizacji eksportowej dostarcza węgla z odległego Górnego Śląska. Również eksport jaj polskich i mięsa zdołał zainteresować ostatnio francuskich importerów. Spadek eksportu polskich ziemniaków wskazuje na duże braki w organizacji eksportowej tego produktu.

Ponieważ od 15-go października r. b. obowiązują wobec produktów polskich stawki taryfy minimalnej (w myśl konwencji polsko-francuskiej podpisanej w kwietniu r. b.), perspektywy zwiększenia polskiego importu do Francji znacznie się rozszerzyły.

Konsulat Paryż Br.

PRZYWÓZ TOWARÓW POLSKICH DO GENUI

Według danych, zebranych za rok 1928, przywóz z Polski na rynek genueński przedstawia się, jak następuje: cukier 10.000 ton wart. 12 milj. lir., węgiel 70.000 ton wart. 7,3 milj. lir., w rzeczywistości przypuszczalnie 200.000 t., dykty 700 ton wart. 1,25 milj. lir., mączka ziemn. 600 ton wart. 0,85 milj. lir., jaja 40 ton wart. 0,175 milj. lir., ogólny obrót stanowiłby zatem około 20 milj. lir. (ogólny przywóz z Polski do Włoch wynosi według statystyki włoskiej 108 milj. lir., nie ulega jednak wątpliwości, że nasze obroty na rynku genueńskim są w rzeczywistości znacznie większe, nietylko co do węgla, ale także co do innych towarów (jak np. nasiona buraczane, meble gięte itd.), figurujących w statystyce genueńskiej w rubryce: „inne niewymienione kraje".

I tak: nasiona buraczane, mączka ziemniaczana, celuloza, dalej półsurowce dla przemysłu hutniczego, jak żelazo handlowe, stal, blacha żelazna i stalowa, rury, wreszcie wyroby gotowe, jak meble gięte, tkaniny (na reeksport) należą do artykułów, które mają szersze możliwości zbytu na rynku genueńskim.

Konsulat Medjolan (P. I. E.)

STAŁA KOMUNIKACJA Z PORTÓW POLSKICH

AMERICAN SCANTIC LINE. Rozkład wyjścia okrętów pasażersko-towarowych z Gdyni:

S/s „Schenectady" — 9 grudnia 1929 r. do Bostonu, Baltimore, New Yorku; s/s „Bird City" — 21 grudnia do Baltimore, New Yorku; s/s „Sagaporack" — 25 grudnia do Portlandu, Bostonu, New Yorku; s/s „Carplaka" — 13 stycznia do Baltimore, Filadelfji, New Yorku; s/s „Argosy" — 28 stycznia do Portlandu, Bostonu, New Yorku; s/s „Minnequa" — 10 lutego do Bostonu, New Yorku.

LINJE OKRĘTOWE Z GDAŃSKA

Port	*Częstość odjazdów*	*Nazwa linji*	*Przedstawiciel w Gdańsku*
Abo	1—2 tygodniowo	Lübeck-Linie A. G.	Lenczat & Co
Amsterdam	dwutygodniowo	Koeniglich Nederlandsche Stoomb. M.	Ferd. Prowe
Amsterdam	10-cio dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Antwerpja	raz w miesiącu	Worms & Co.	Worms & Co
Antwerpja	8—10 dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Aleksandrja	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Algier	„	„ „	„Scandinavian Levante"
Bergen	10-cio dniowo	Det Bergenske Dampskibselskab	Bergenske Balt'c
Bordeaux	raz w miesiącu	Worms & Co.	Worms & Co.
Bordeaux	12-to dniowo	Francuskie i Duńskie statki	F G Reinhold
Braila	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Burgas	„	„ „	„Scandinavian Levante"
Buenos Aires	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A- B.	Bergenske
Constanca	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"

UNITED BALTIC CORPORATION. Okręty nasze wychodzić będą w pierwszym półroczu 1930 z Gdańska według następującego rozkładu jazdy:

3 stycznia — s. s. „Baltonia", 10 stycznia s. s. „Baltavia", 17 stycznia — s. s. „Baltonia", 24 stycznia — s. s. „Baltavia", 31 stycznia s. s. „Baltonia", 7 lutego — s. s. „Baltavia", 14 lutego — s. s. „Baltonia", 21 lutego — s. s. „Baltavia", 28 lutego — s. s. „Baltonia", 7 marca — s. s. „Baltavia".

i t. d., co tydzień w piątki oba powyższe statki na zmianę wyruszać będą z portu Gdańsk.

W chwili, gdy urządzenia portu w Gdyni zostaną tak dalece rozszerzone, iż ruch pasażerski, a w szczególności pasażersko-emigracyjny zostanie przez miarodajne czynniki skierowany na Gdynię, okręty te będą oczywiście wychodziły również i z portu w Gdyni.

Port	Częstość odjazdów	Nazwa linji	Przedstawiciel w Gdańsku
Dunkierka	raz w miesiącu	Worms & Co.	Worms & Co.
Dunkierka	12-to dniowo	Francuskie i Duńskie statki	F. G. Reinhold
Flensburg	dwutygodniowo	Flensb.-Stetting Dampfschiffahrtsgesellschaft	Ferd. Prowe
Hawr	12-to dniowo	Francuskie i Duńskie statki	F. G. Reinhold
Helsingfors	dwutygodniowo	Fińska Angfartygs A. B.	P. Bernhold & Co.
Helsingfors	„	Lübeck-Linie A. G.	Lenczat & Co.
Helsingfors	tygodniowo	Rederei Aktiebolaget Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Hamburg	„	Sartoi & Berger, Kiel	Ferd. Prowe
Hamburg	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke & Sieg
Hull	„	Ellerman Wilson Lines	Ellerman & Wilson Lines
Kłajpeda	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Kłajpeda	10-cio dniowo	Stettinger Dampfer Co. A. G.	Behnke & Sieg
Kłajpeda	dwutygodniowo	Reinhold-Ivers Linie; Stettiner Dampf. Co.	F. G. Reinhold
Kolonja i porty reńskie	tygodniowo		Aug. Wolff & Co.
Konstantynopol	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Kopenhaga	tygodniowo	Det Forenede Dampskibselskab	F. G. Reinhold
Kotka	10-cio dniowo	Lübeck - Wiburger Dampfschmff-Ges. Lübeck	Lenczat & Co.
Królewiec	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke & Sieg
Landskrona	tygodniowo	Det Bergenske, Rederei A. B. Egon	Thor Hals i Bergenske
Leigh	12-to dniowo	James Scott & Co.	F. G. Reinhold
Lipawa	tygodniowo	Rederei A. B. Egon	F. G. Reinhold
Lipawa	„	Hamburg—Danzig Linie	Behnke & Sieg
Lipawa	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Liverpool	12-to dniowo	James Scott & Co.	F. G. Reinhold
Londyn	tygodniowo	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Londyn	„	Ellerman Wilson Lines	Ellerman Wilson Lines
Lubeka	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat & Co.
Malmö	„	Det Bergenske i Rederei A. B. Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Malmö	dwutygodniowo		Thor Hals
Manchester	12-to dniowo	James Scott & Co.	F. G. Reinhold
Norrköping	10-cio dniowo		Thor Hals
New York	1—2 miesięcznie	Baltic America Linie	United Baltic Corporation
Oslo	dwutygodniowo	Fred Olsen & Co.	Bergenske Baltic
Pireus	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Rio de Janeiro	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Rotterdam	tygodniowo	Reinhold-Ivers Linie	F. G. Reinhold
Rotterdam	„		Aug. Wolff & Co.
Rouen	miesięcznie	Worms & Co.	Worms & Co
Ryga	tygodniowo	Lübeck Linie A· F.	Lenczat & Co.
Ryga	„	Finska Angfartygs A. B.	P. Bernhold & Co
Ryga	dwutygodniowo		F. G. Reinhold
Saloniki	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Santos	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Smyrna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Söderhamn	10-cio dniowo		Thor Hals
Sundsvall	„		Thor Hals
Swansea	„	James Scott & Co.	F. G. Reinhold
Szczecin	dwutygodniowo	Rudolf Christian Griebel, Stettin	Ferd. Prowe
Szczecin	„	Sttettiner Dampfer-Compagnie A. G.	F. G. Reinhold
Sztokholm	„		Thor Hals
Sztokholm	„	Nyman & Schultz	Behnke & Sieg
Tallinn	tygodniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Tallinn	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat & Co
Upsala	10-cio dniowo	Svenska Orient Linien	Thor Hals
Warna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Wyborg	„	Lübeck-Wiburger Dampfschiff-Ges.	Lenczat & Co

FRACHTY MORSKIE

Morze Bałtyckie i Północne. — W ciągu ostatnich tygodni zaznaczył się stały spadek popytu na tonaż. Jednocześnie wzrosła podaż tonażu, co spowodowane zostało obecną porą roku i związanem z nią wstrzymaniem żeglugi z portów morza Białego i innych portów północy. W rezultacie nagromadził się wolny tonaż w południowej części Bałtyku. Nie jest jednak wykluczone, że dzięki pomyślnym dotychczas warunkom atmosferycznym w tej części Bałtyku, przeładunek towarów w portach będzie trwał w dotychczasowem natężeniu i że może to spowodować zpowrotem pewną zwyżkę w stawkach frachtowych.

Ostatnio notowano następujące umowy: z Gafle-Söderhamn do Londynu około sh 45 za standard d. b. b. (bale, deski i drobne deski); z Sundsvall-Härnösand do Londynu sh 46 do 47.6 za std; z Umea do Landynu sh 50 do 52 za std; z Raumo do Londynu sh 47.16 za std; z Południowej Finladji do Londynu sh 45 do 47.6 za str. Do portów wschodniego wybrzeża Anglji notowano prawie te same stawki, co do Londynu. Do Anglji Zachodniej jest popyt bardzo nikły. Ze środkowej Szwecji do Brystolu notowano sh 55 do 57.6 za 1 standard, do Marsey sh 60 do 62.6 (ładunki 500 — 600 std).

Stawki frachtowe do portów francuskich mają także tendencję słabą. Z Sundsvall-Härnösand do portów Francji Północnej płacono sh 46 do 47 za standard d. b. b. (ładunki 600 — 700 std); do zatoki Biskajskiej sh 50 do 51 za standard (ładunki 900 std).

Do portów holenderskich notowano z Sundsvall około Fl. 24 za 1 standard d. b. b., z Południowej Finlandji Fl. 24—25.

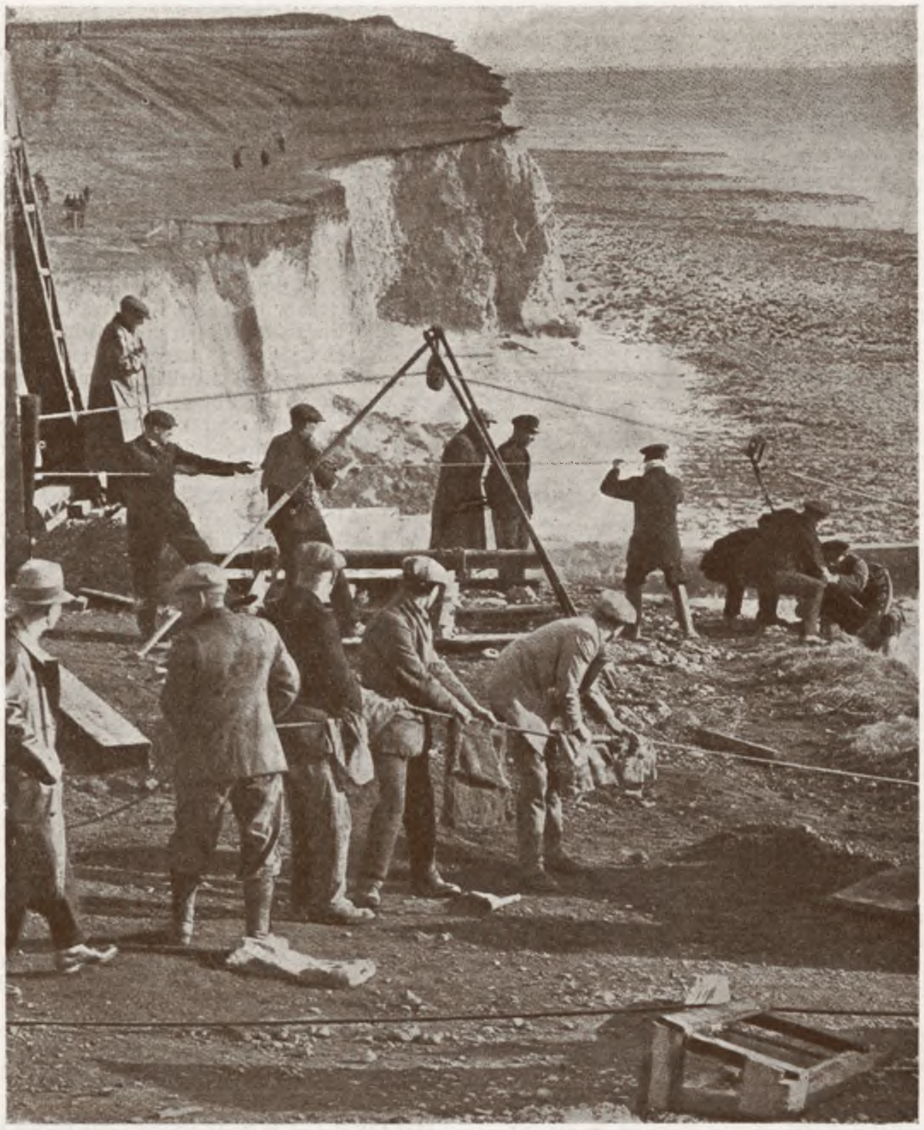
Frachty powrotne na węgiel pozostają naogół bez zmian.

(„Przemysł i Handel“)

NOWE CZASOPISMO MORSKIE



Dr. Mieczysław Jarosławski, prezes Stołecznego Oddziału Ligi Morskiej i R., popularny i ceniony powieściopisarz, wytrwały podróżnik, przystąpił do wydawania czasopisma, poświęconego życiu Kaszubów, śród których zwykle spędza letnie miesiące.



29 członków załogi włoskiego parowca „Nimbo“ uratował w ub. m. koło Brighton statek „Breechesbuoy. Statek „Nimbo“ rozbił się o skały. Załogę wyciągnięto linami poprzez 200 yardów skał i wzburzonego morza, łodzie ratunkowe skutkiem skał i wielkich fal nie mogły się zbliżyć do rozbitków.

Z GALERJI RZECZNIKÓW I POPULAZYTORÓW POLSKIEJ EKSPANSJI MORSKIEJ



Gen. Brygady Stanisław Taczak, dowódca O. K. II w Lublinie.



P. pułkownik Pryziński, starosta powiatu zamojskiego



P. Dyrektor Ludwik Wilke w Lublinie



Dyr. Banku Kasy Oszczędności Jan Kita.



Dyr. T. Chmielarski, prezydent m. Bydgoszcz, prezes Okr. Kom. Fl. Nar.



Dr. Bereta, starosta pow. bydgoskiego.

OKRĘGOWY KOMITET FLOTY NAROD. W BYDGOSZCZY

Bydgoski Komitet Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości Rzeczypospolitej złożony z przedstawicieli duchowieństwa, władz cywilnych i wojskowych oraz z innych sfer społeczeństwa, w listopadzie zeszłego roku wyłonił ze siebie względnie przeobraził się w Komitet Floty Narodowej, aby dla upamiętnienia tej doniosłej rocznicy dla narodu ufundować drogą publicznych składek okręt morski handlowy z jednoczesnem ofiarowaniem go Państwu.

Praca Komitetu nie spotkała się odrazu z takiem zrozumieniem w społeczeństwie, jak myśleli organizatorzy, dlatego też pierwsze wysiłki Komitetu były skierowane w celu propagandy tej idei.

Zasłużonym organizatorem jest p. pułkownik dyplomów. Dr. Polniaszek, który przy pomocy działaczek i działaczy społecznych miejscowych wyjednał zatwierdzenie Komitetu w Warszawie, zarządzenie Wojewody Poznańskiego, aby powiaty Bydgoski, Żniński, Szubiński, Strzeliński, Inowrocławski i Wyrzyski przystąpiły wspólnie do akcji Bydgoskiego Komitetu, tworząc w ten sposób Okręgowy Komitet Floty Narodowej z siedzibą w Bydgoszczy.

Jako Prezydjum Okręgowego Komitetu zostali wybrani na Zebraniu Organizacyjnem ludzie dobrej i silnej woli do zrealizowania tak wzniosłej myśli, a mianowicie: jako prezes DR. CHMIELARSKI, prezydent miasta, wiceprezesi i DR. BERETA, Starosta powiatu Bydgoskiego i INŻ. ROLBIESKI, Konsul Szwedzki, jako generalny sekretarz Okręgu MECENAS ŚPIKOWSKI, przewodniczącym wydziału wykonawczego mecenas DR. NIEDUSZYŃSKI, wiceprzewodniczącym P. PUŁKOWNIK DR. POLNIASZEK, przewodniczącym Komisji finansowo propagandowej INŻ. RADWAŃSKI, wiceprzewodniczącym prezes Dyrekcji Poczt i Telegrafów MACIEJEWSKI.

Tak wydział wykonawczy jak i komisja finansowo - propagandowa składają się z kilkunastu osób najbardziej oddanych idei Komitetu.

Do Prezydjum należą wszyscy PP. Starostowie powiatów przydzielonych i po czterech delegatów z każdego powiatu.

Po zorganizowaniu Prezydjum Okręgu, przystąpił Komitet do działania, zrazu przeprowadził silną propagandę w prasie miejscowej, która zawsze idzie na rękę Komitetowi, mianował członków - korespondentów, których zadaniem jest werbowanie członków i zbieranie składek, urządził zbiórki uliczne, przeprowadził podwyżkę biletów tramwajowych o 5 gr. za zgodą Magistratu m. Bydgoszczy w dniach 7. VII., 9. XI i 10. XI. br., urządził tydzień propagandowy między 3 a 10 listopada br. na całym terenie Okręgu z jednoczesnem urządzeniem wieczornic w miastach powiatowych i Akademji w Teatrze Miejskim w Bydgoszczy, na której wygłosił referat p. generał M. ZARUSKI, Gen Sekr. Głównego Komitetu, a na wieczornicach przemawiał p. TOMCZAK, inspektor Głównego Komitetu z Warszawy.

Referaty te wielce przyczyniły się do spopularyzowania idei Floty Narodowej na terenie Okręgu. Dalej wysłał Komitet do wszystkich samorządów na terenie okręgu wniosek o uchwaleniu na rok 1930/31 1% z budżetu ogólnego na Flotę Narodową, wysłano również podczas „Tygodnia propagandowego" listy imienne dobrowolnych składek jednorazowych zamiast zbiórki ulicznej, do wszystkich Instytucji, fabryk, urzędów, towarzystw itp. Pieniądze z tych list zaczynają wpływać, jak również Korporacje miejskie w Barcinie, Solcu Kujawskim i wydział powiatowy w Wyrzysku, uchwaliły już ten 1% od swych budżetów.

Dla szerszego zaznajomienia społeczeństwa z pracą Okręgowego Komitetu wydał sekretarjat jednodniówkę o 20 stronicach z bardzo poważnemi artykułami i odezwą na pierwszej stronie, z apelem o jak najliczniejsze zapisywanie się na członków Komitetu i poparcie dążności i prac Okręg. Komitetu Floty Narodowej przez wszystkich obywateli naszej Ojczyzny.

Tu muszę wspomnieć, że wszystkie te prace wykonał sekretarjat przy czynnej pomocy p. Mecenasa Śpikowskiego, który przyczynia się całą swą duszą i pracą do zrealizowania idei Komitetu Floty Narodowej. Trzeba dodać, że tak p. inż. Radwański jak i Mecenas Dr. Nieduszyński z racji swoich godności w Komitecie poświęcają się z całem oddaniem dla wzniosłego celu Komitetu Floty Narodowej.

Członków wspierających liczy Komitet kilkanaście tysięcy i posiada zebranej gotówki około 50.000 zł. Mało to jeszcze — jednak przy żmudnej pracy dojdzie Komitet Okręgowy wspólnie z powiatowemi Komitetami do swego celu przysłużenia się Państwu wraz z społeczeństwem, które bez względu na zabarwienie polityczne czy partyjne rozumie, że jesteśmy synami jednej matki i dla jej dobra łączymy się wszyscy jak jeden mąż pod sztandarem ojczyzny.

Stefan Michalik

PAŃSTWO POLSKIE NA MARYNARKĘ HANDLOWĄ.

Ze sfer dobrze poinformowanych dowiadujemy się, że preliminowany budżet Ministerstwa przemysłu i handlu przewiduje na rozbudowę floty tylko 3.075.000 zł., gdy na ten sam cel w r. ub. wydano 5.964.000 zł.

Prawdopodobnie za tę sumę (około pół miljona) będzie zadatkowany większy od posiadanych dotąd statek oceaniczny (8000 ton) dla rejsów między Gdynią a portami Azji. Reszta kredytów będzie wyczerpana na spłatę już zakupionych statków.

UPAŃSTWOWIENIE ZAGRANICZNYCH IZB HANDLOWYCH PORTUGALJI.

Rząd portugalski, dążąc do wzmożenia akcji eksportowej, postanowił upaństwowić wszystkie portugalskie zagraniczne Izby Handlowe, które dotychczas subsydjował. Izby te będą odtąd organami państwowemi i podlegać będą Radzie Handlu Zagranicznego w Lizbonie („Conselho de Commercio Exterior"), przyczem mają one być obecnie zreorganizowane i przyczynić się do podniesienia handlu eksportowego Portugalji. Każda Izba ma być wyposażona we wzory produkcji portugalskiej oraz posiadać będzie specjalny oddział sprzedaży.

PANTAREI

POWSZECHNE ZAKŁADY MAGAZYNOWE I TRANSPORTOWE

GDYNIA — SPÓŁKA AKCYJNA — GDYNIA



KAPITAŁ ZAKŁADOWY ZŁ. 1.000.000.
WŁASNE SKŁADY W PORCIE GDYŃSKIM 5500 MTR. KWADR. PIWNICE 500 MTR. KWADR. DLA ŁADUNKÓW MASOWYCH I DROBNICY W OBROCIE WYWOZOWYM I PRZYWOZOWYM.
DOM SKŁADOWY PUBLICZNY SKŁADY TRANZYTOWE I WOLNO - CŁOWE. PIWNICE WOLNO - CŁOWE DLA OWOCÓW, WIN I SPIRYTUALJI. WSZELKIEGO RODZAJU EKSPEDYCJE LĄDOWE I MORSKIE.
ADR. TELEGR. „PANTAREI". TELEFONY: BIURA 1637, SKŁADÓW 1638.
ODDZIAŁ W GDAŃSKU, LANGERMARKT 35, TELEF. 212-78.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

POWIATU LUBELSKIEGO W LUBLINIE,
UL. NARUTOWICZA 13
ZAŁOŻONA W 1925 R. PRZEZ SEJMIK,
PRZYJMUJE NA LOKATĘ WSZELKIE WKŁADY, PŁACĄC: OD WKŁADÓW —
Z 3 - MIESIĘCZNEM WYMÓWIENIEM 12%,
Z 2 „ „ 11%,
Z 1 „ „ 10%,
NA KAŻDE ŻĄDANIE OD 7—9%.
OD WKŁADÓW DOLAROWYCH STAWKI O 1% MNIEJSZE.
PROCENTA NIEODEBRANE KASA DOPISUJE DO KAPITAŁU OD WIĘKSZYCH WKŁADÓW CO KWARTAŁ, OD MAŁYCH CO PÓŁ ROKU.
PEŁNĄ GWARANCJĘ ZA WKŁADY I ZA WSZELKIE ZOBOWIĄZANIA KASY WOBEC OSÓB TRZECICH (PARAGRAF 4 STATUTU) PONOSI LUBELSKI POWIATOWY ZWIĄZEK KOMUNALNY (16 GMIN I 7 MIAST), KASA PRZETO DAJE NIEWZRUSZALNĄ GWARANCJĘ ODPOWIEDZIALNOŚCI FINANSOWEJ.
PIENIĄDZ PRZYRASTA — GDY PROCENTUJE.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

POW. CHEŁMSKIEGO

W CHEŁMIE LUBELSKIM.

FRAM

ZLECENIA HANDLOWE, KONTROLNE, REWIZYJNE, EGZEKWOWANIE RÓŻNYCH NALEŻYTOŚCI, NADZÓR NAD SKŁADAMI KONSYGNACYJNEMI I T. D. ZAŁATWIA NA CAŁYM ŚWIECIE

MIĘDZYNARODOWE TOW. POWIERNICZE „FRAM"

LONDYN, AMSTERDAM, PARYŻ, LIPSK.
ODDZIAŁ W POLSCE:
WARSZAWA, N. ŚWIAT 24, TEL. 85-61.

CENTRALA PAPIERNICZA EMKAES. Sp. z o. odp. Wyłączna sprzedaż komisowa papieru bezdrzewnego Akc. T-wa Mirkowskiej Fabryki papieru i Kluczewskiej, oraz papierni Soczewka. ul. Trębacka 11, Warszawa, tel. 10-07.

T-WO HANDLU ŻELAZEM I. PAPPE, SPÓŁKA AKCYJNA. Warszawa. Biuro: Graniczna 4, tel. 45-70, 45-91. Składy: ul. Wronia 8, tel. 45-37. Oddział: Równe Woł., Handlowa 3.

KASA PRZEMYSŁOWCÓW I ROLNIKÓW LUBELSKICH W LUBLINIE. Spółdzielnia kredytowa z nieograniczoną odpowiedzialnością.

TARTAK PAROWY BRONNA - GÓRA. Eksploatacja lasów państwowych i prywatnych EDWARD BORKENHAGEN, woj. poleskie. Zarząd: Warszawa, Nowogrodzka 16/4, tel. 245-22.



Maksymiljan Wajnman, kierownik Królewsko-Holenderskiego Lloydu w Zamościu.

BIBLJOGRAFIA

RYNKI ZBYTU. Wydawnictwa Państwowego Instytutu Eksportowego, tom IV. — Zadaniem tej bardzo pożytecznej i cennej publikacji Państwowego Instytutu Eksportowego jest stworzenie podstawowego źródła informacyjnego dla eksporterów polskich.

„Rynki zbytu" rozpatrują wszystkie niemal kraje kuli ziemskiej (przyczem opis każdego kraju stanowi zamkniętą w sobie całość) według następującego planu:

W i a d o m o ś c i o g ó l n e: ustrój polityczny; obszar państwa i ludność; waluty i miary. P r o d u k c j a: produkcja rolna; produkcja hodowlana; produkcja górnicza; produkcja przemysłowa; K o m u n i k a c j a: koleje żelazne; drogi wodne śródlądowe; drogi kołowe; żegluga morska; drogi transportu z Polski (połączenia i czas transportu); poczta, telegraf, T. S. F., linje lotnicze; H a n d e l: główne ośrodki handlowe; handel zagraniczny (m. in. statystyka obrotów z Polską); przepisy celne; charakterystyka rynku (niżej przytoczono szczegółową treść tego punktu); instytucje pomocy handlowej (izby handlowe, banki, poselstwa i konsulaty polskie, biura informacyjne, książki adresowe).

Najistotniejszy punkt opisu — „charakterystyka rynku" — zawiera następujące dane: artykuły, które mogą znaleść zbyt; właściwy danemu rynkowi sposób infiltracji (drogą ofert za załączeniem katalogów i cenników ewentualnie próbek, przez wysyłanie agentów - podróżujących, przez zakładanie przedstawicielstw i t. d.); charakter tamtejszego kupiectwa; warunki płatności; technika pracy eksportera (język handlowy, podawanie cen, opakowanie, reklama, wizy wjazdowe).

Niewątpliwie każdego polskiego przemysłowca i handlowca interesuje w pierwszym rzędzie to, co można z polskich towarów korzystnie zbyć zagranicą, czyli cel ostateczny i najwyższy pracy tej — strona praktyczna.

Pod tym względem praca ta ma pewne niedopowiedzenia, może nawet: dobrze ze względu na czyhającą na okazję konkurencję zagraniczną.

Bądźcobądź dzieło to dla polskiej ekspansji morskiej jest jedyne i bezcenne i taką jest zasługa dyr. Marjana Turskiego i jego współpracowników w kraju, i zagranicą dla uaktywnienia naszego handlu.

ZARYS NAUKI ORGANIZACJI SIŁ ZBROJNYCH — ROMAN STARZYŃSKI. Warszawa 1929. Wojskowy Instytut Naukowo - Wydawniczy. Cena 6 zł. Praca mjr. Starzyńskiego jest gruntownem studjum z zakresu organizacji sił zbrojnych, omawiającem zarówno jej stan obecny jak i historyczny rozwój. Między innemi autor traktuje o organizacji sił zbrojnych morskich, a więc o zadaniach marynarki wojennej wogóle, jej organizacji i jednostkach oraz o dziejach organizacji marynarki polskiej. Praca liczy około 300 stron dużego formatu. Podręcznik ten jest bogatem źródłem wiadomości dla wszystkich tych, którzy interesują się dziedziną organizacji sił zbrojnych.

„SŁOWNIK MORSKI ANGIELSKO-FRANCUSKO - NIEMIECKI". Zeszyt I. Warszawa 1929 r. Str. 30 + 2 tablice rysunków. Komisja Słownictwa, działająca przy Lidze Morskiej i Rzecznej i korzystająca z zasiłku pieniężnego Min. Przem. i Handlu, wydała pierwszy zeszyt słownika morskiego, opracowanego w 4 językach. Zeszyt zawiera dwa pierwsze działy żeglarstwa, mianowicie: podział statków i hydromechanikę stosowaną, t. zw. teorję statku. Pod względem formy i treści zeszyt wywiera wrażnie nad wyraz dodatnie. Obydwa działy podają cały szereg terminów, mających bezpośrednie zastosowanie w naszej młodej narynarce. Terminy te w ogromnej większości wypadków są wyszukane udatnie.

Pracy dokonała komisja terminologiczna, do której powołano fachowców z dziedziny marynarki wojennej i handlowej (Kmdr-por. Stankiewicz, Kpt. mar. dypl. Stoklasa, Kpt. dal. żegl. Stecki, Inż. Ciechanowski), szkolnictwa (Inż. Bagniewski, będący jednocześnie redaktorem słownika, Inż. Mieczkowski, Inż. Stadtmüeller) i filologji (Prof. Kleczkowski i Prof. Kryński). Przewodniczył na posiedzeniach Gen. Marjusz Zaruski.

ALGIER — PRZEDMIEŚCIEM FRANCJI



Marsylja a port algierski. Algier został połączyny z Francją linjami okrętowemi, samolotami, kablami i telegrafem bez drutu. Nowowykończony (od dwóch lat) port algierski jest dostosowany do przyjmowania największych okrętów świata.



OSKAR WOJNOWSKI

WAŻNA I INTERESUJĄCA WIADOMOŚĆ!

Za agencją prasową „Orient“ podały pisma stołeczne (m. in. Kurjer Warszawski nr. 338 z dnia 9 grudnia), że niedawno przybył z Susuan do Pekinu najstarszy człowiek na świecie, liczący ni mniej ni więcej, tylko 252 lata. Wyjątkowy ten starzec od wczesnej młodości poświęcił się badaniu roślin, rosnących w górach jego ojczyzny i za pomocą tych roślin, wyleczył mnóstwo osób z rozmaitych chorób. Kurjer Warszawski, podając o powyższem zaznacza dalej, że nowoczesny ten Matuzal posiada nadzwyczajną pamięć, dzięki czemu mógł on opowiadać dziennikarzom szczegółowo o zdarzeniach z przed dwustu laty. Ów półtrzecia wieku żyjący człowiek, cieszący się doskonałem zdrowiem, widzi i słyszy bez wysiłku, a wszystko to zawdzięcza— jak sam twierdzi — tylko cudownej mocy roślinności.

W związku z pojawiającemi się coraz częściej podobnemi wiadomościami nawet w fachowej prasie zagranicznej, należałoby poświęcić więcej uwagi i zapoznać się z nadzwyczajnem działaniem specyfików znanego już w całej Europie p. Oskara Wojnowskiego, który powróciwszy przed kilkoma laty z Indji i Tybetu — gdzie przez długie lata studjował lecznicze tamtejszej roślinności — osiadł na stałe w Warszawie (Hortensja 3) i jak się dowiadujemy, produkuje specyfiki z przeróżnych ziół i korzeni.

Ze znanych specyfików p. Wojnowskiego wymienić należy „Irotan“ przeciwko cierpieniom kanału pokarmowego rejest. Dep. Zdowia 1149, „Gara“ przeciwko atonji kiszek i wymiotom rejestr. 1148, „Elmizan“ przeciwko chorobom płucnym i blednicy rejestr. 1153, „Artrolin“ przeciwko artretyzmowi, reumatyzmowi, podagrze i ischiasowi rejestr. 1150, „Urotan“ przeciwko chorobom nerek i pęcherza rejestr. 1147, „Tizan“ przeciwko niedomaganiom skrofulicznym rejestr. 1152, „Epilobin“ przeciwko chorobom nerwomym i epilepsji rejestr. 1151, i nareszcie „Sulfobal“ kąpiele siarkowo-roślinne, stosowane przy leczeniu artretyzmu, reumatyzmu, podagry i ischiasu. Specyfiki te zostały już kilkakrotnie odznaczone, między innemi medalem złotym i Grand Prix na wystawie higienicznej w Paryżu i są w sprzedaży we wszystkich aptekach krajowych, oraz wielu zagranicznych. Jak się nareszcie dowiadujemy p. Oskar Wojnowski wysyła na żądanie zupełnie bezpłatnie interesującą broszurę o ziołolecznictwie i swoich środkach leczniczych.

BAL

CZASOPISMA

FLOTA NARODOWA

— ODBĘDZIE SIĘ DN. 4 STYCZNIA 1930 R. W „DOLINIE SZWAJCARSKIEJ" (T-WO ŁYŻWIARZY) UL. SZOPENA 3 W WARSZAWIE. POCZĄTEK O GODZ. 10-EJ WIECZÓR

BAL TEN BĘDZIE ZADOKUMENTOWANIEM, ŻE NIETYLKO W HANDLU ZAGRANICZNYM JESTEŚMY SPOŁECZEŃSTWEM NAWSKROŚ MORSKIEM, ALE ŻE UMIEMY SIĘ BAWIĆ, JAK ŻEGLARZE, CO ZATRZYMALI SIĘ NA KRÓTKO NA NOWOODKRYTEJ WYSPIE, PEŁNEJ DZIWOTWORÓW NIESAMOWITYCH I NAJWESELSZYCH NIESPODZIANEK

NA BALU CZASOPISMA „FLOTA NARODOWA" SPOTKAJĄ SIĘ ZE SOBĄ EKONOMIŚCI, BOSONOGIE TANCERKI, DYPLOMACJA, DYSTYNGOWANE PIĘKNE NOBLESSY, STATYSTYCY, EMFATYCZNE BOHATERKI ESTETYZMU OSTATNIEJ MODY, POECI, MARYNARZE, RYCERSTWO, EGZOTYCZNE LALKI, BANKIERZY, PRZEMYSŁOWCY, POSŁOWIE, DZIENNIKARZE, WSZYSCY, WSZYSCY. BOWIEM TYCH WSZYSTKICH, A SZCZEGÓLNIEJ PP. PRENUMERATORÓW I CZYTELNIKÓW „FLOTY NARODOWEJ" ZAPRASZA

**KOMITET ORGANIZACYJNY
BALU CZASOPISMA
„FLOTA NARODOWA"**

STROJE OBOWIĄZUJĄ BALOWE (FRAKI, SMOKINGI), POŻĄDANE SĄ KOSTJUMY. *WSTĘP 8 ZŁ. OD OSOBY.* DLA PP. OFICERÓW, STUDENTÓW, URZĘDNIKÓW PAŃSTWOWYCH, DLA PRENUMERATORÓW „FLOTY NARODOWEJ", KTÓRZY SIĘ WYKAŻĄ DOWODAMI OPŁACENIA PRENUMERATY, *OPŁATA ULGOWA ZŁ. 6.* BUFET ZAOPATRZONY OBFICIE. ORKIESTRA PIERWSZORZĘDNA. SERPENTINY. KOLOROWE OŚWIETLENIA

Prenumerata: rocznie 24 zł.,

Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto w P. K. O. 18.981. Filja „Floty Narodowej" w POZNANIU: Antoni Wysocki, ul. Woźna 13-b. Filja „Floty Narodowej" w KATOWICACH: Wiktor Jagniątkowski, ul. Plebiscytowa 1. Filja „Floty Narodowej" w ŁODZI: Ludwika Wójcikówna,ul. Przejazd 40 m. 4. Filja „Floty Narodowej" w BYDGOSZCZY: Stefan Michalik, Magistrat-Ratusz. Filja „Floty Narodowej" w LUBLINIE: N. Irska, ul. Niecała 20. Redakcja i administracja czynna jest od godz. 11 do 12 w dni powszednie.

REDAKTOR I WYDAWCA: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

„Drukarnia Literacka", Nowy Świat 22. tel. 281-88.